

DESARROLLO

Estar otra vez en la vía

Un equipo del INTI apuesta al desarrollo local y la integración territorial con el diseño de un prototipo bivial

ANDRES ASATO
PARA LA NACION

“Ramal que para, ramal que cierra”, fue una frase que selló como pocas el destino político y económico de un país. Una época que dejó a las comunidades del interior desnudas frente al paso arrollador de la globalización.

¿Quién podía imaginarse que esas mismas redes ferroviarias que alguna vez alimentaron el mito argentino de granero del mundo y fueron el símbolo de la modernidad un siglo después ya dejaran de ser un factor estratégico de desarrollo?

No todos pensaran así en el mundo. Ingleses, alemanes y japoneses avanzaban en experiencias viales más modernas, pero sin dejar de lado lo bueno que se había hecho. El tren bala, por un lado, y el dúo móvil por el otro, son dos ejemplos.

La tecnología bivial se utiliza desde hace décadas en el sector ferroviario. La JR Hokkaido, en Japón, diseñó un minibus tren que, en su primera etapa del servicio regular, desde 2008, recorre 11 kilómetros de vías y 25 kilómetros de carretera, en una zona costera. Se conduce como un autobús y, una vez en las vías, se bajan cuatro ruedas de hierro, mientras los neumáticos delanteros se levantan por encima de las vías, y el vehículo sigue su marcha propulsado por un motor diésel. Esta operación de cambio se realiza en



El minibus tren que funciona en Japón y podría replicarse en el país

15 segundos.

Por otra parte, el proyecto Blade Runner, de la Universidad de Washington, de similares características, plantea la particularidad de arrastrar vagones de cargas ferroviarias. También hay una experiencia local (El Coletren, de la Organización Respode), que es la adaptación de un colectivo común.

El proyecto

Ahora es un equipo multidisciplinario del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) que está perfeccionando este modelo con un desafío aún mayor: volver a la integración territorial a través del transporte y la producción.

La propuesta tiene como objetivo revertir los procesos de despoblamiento y extinción a las que fueron sometidas las economías regionales y que, a través del Programa de Extensión Social y Territorial y el

Centro de Mecánica (en forma articulada con la Administración de Infraestructura Ferroviaria y la Municipalidad de Magdalena), pretende recuperar también los predios de las viejas estaciones –hoy en desuso– para realizar actividades sociales y de industrialización de productos primarios, así como también de su comercialización local.

“El sistema bivial existe desde hace casi un siglo y hubo experiencias a lo largo del mundo pero que se dejaron de utilizar por la evolución que ha tenido la infraestructura al extender sus redes camineras, y no porque no sirviera. En la Argentina el caso más antiguo es el de un ómnibus rearmado a vehículo ferroviario que se usó a comienzos de la década del ochenta en Corrientes para cubrir un servicio en rutas que se habían inundado. Lo que estamos pensando ahora es en un camión pequeño que se despla-



ce por territorios donde una formación convencional e incluso un coche motor resulte antieconómico”, explicó Mariano Fernández Soler, integrante del proyecto.

Equipo

El equipo desarrollador, conformado por ingenieros y técnicos mecánicos, economistas, ferroviarios e industriales, algunos incorporados para este proyecto, pertenecientes al INTI Mecánica y al Programa de Extensión Social y Territorial, vienen trabajando en este prototipo de dúo móvil a partir de una inquietud que les acercaron hace un año pequeños productores del partido de Magdalena, provincia de Buenos Aires, que se encontraban con un ramal de tren del tipo tecnotransporte suspendido desde hace más de dos décadas, con caminos rurales aislados.

Toda la zona de Magdalena era una cuenca lechera y la actividad cayó porque no tenían medio de transporte para sacar la producción. No entraban ni salían coches ni camiones en las épocas de lluvia. La vieja estación que era el corazón del pueblo ya no latía.

“Fue entonces que empezamos a pensar en un proyecto más integral, que pudiera reactivar esos viejos vasos comunicantes con un sistema de transporte híbrido, que traslade pasajeros y cargas por las vías férreas y en las carreteras ya existentes. Pero que además pudiera transportar en distintos tipos de módulos de carga –refrigerados, caja común, líquidos– y así no quedara cautivo de una so-

la utilidad y fuera redituable en los costos para el pequeño productor. También analizamos en aprovechar esos espacios ociosos de entre 8 y 10 hectáreas de cada estación con un fin social y productivo. Que pudieran estar equipadas con módulos de utilidad social, que provean atención médica y odontológica, cuenten con una biblioteca, un microcine y puedan generar también emprendimientos con valor agregado sobre la producción local para la comunidad”, agregó Mariano Soler.

El dúo móvil –como bien lo aclara el integrante del INTI– no es más que llevar a la práctica experiencias anteriores ya probadas en otros países, pero para dar solución a otro tipo de problemas.

¿Cuál es el mayor costo que implica el emprendimiento? Sin duda, el de recuperar aquellas vías hoy en desuso o con falta de mantenimiento.

“Pero esta es una idea –aclara Soler– que nace a partir de una necesidad de la comunidad misma y que nosotros acompañamos, que se enmarca en una política que tiene que ver con la recuperación de los ferrocarriles y de la economía productiva de las regiones. No estamos más que ofreciendo una alternativa que intenta ir en esa dirección, con un vehículo liviano, de baja velocidad y poco consumo, que no compite con el tren convencional, el camión ni el colectivo, sino que ofrece otra alternativa y que está pensado para satisfacer una necesidad puntual”, concluyó el especialista.

Siga confiando en nosotros

400.000 movimientos nos avalan

Operador de los principales depósitos de **CDRP**

Operador OLS (Operador Logística Seguro)

Operador ISTA (Iniciativa de Seguridad de Tránsito Aduanero)

Homologados por AFIP

Traslados de Importación y Exportación

Despacho a plaza

Tránsitos a Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

Seguro de Mercadería

Contamos con un centro de control y seguridad con motos propias y personal policial en actividad dedicados a vigilar su mercadería. Nuestra red de comunicaciones de fibra óptica garantiza su operatoria.

Saetech Ahora Sabés

Fondo de la Legua 936 - San Isidro cp. 81840EDD
Tel. +5411 4136-0100 mail. info@saetech.com.ar
www.saetech.com.ar